notiziario della sat dlf udine

Numero 91 Anno 23 (4) dicembre 2018

La nascita del Deposito Locomotive di via Giulia a Udine

Sul numero 89 de **il tender** è stato pubblicato l'articolo dedicato alle officine del deposito locomotive di Udine. A completamento dello scritto alcune notizie sulla sua nascita.

Su *il Popolo del Friuli* del 29 ottobre 1935 nell'articolo dedicato all'inaugurazione dell'elettrificazione della Pontebbana si riferisce che "nel vasto programma di elettrificazione di ferrovie deciso nell'esercizio 1932/33 fu compresa anche la linea Udine-Tarvisio, anzi fu inserita nel gruppo che si doveva condurre a termine entro il 1936.

Dato corso immediato ai progetti, negli ultimi mesi del 1933 si appaltarono i lavori, che vennero affidati a ditte diverse, coordinandoli in modo che l'inaugurazione si potesse fare il 28 ottobre 1935."

Questi lavori comportarono una ristrutturazione della stazione di Udine e compresero la sistemazione delle linee e del piazzale della stazione, nonché la costruzione del nuovo deposito locomotive adatto per le locomotive elettriche e della sottostazione elettrica. La costruzione delle varie opere ebbe subito inizio e per quanto riguarda il deposito i lavori procedettero velocemente tanto che il 6 agosto 1934 *il Popolo del Friuli* dedica un articolo alla fine dei lavori di costruzione del nuovo deposito locomotive.

"Con il simpatico tradizionale «licôf» (in friulano, festa per la conclusione dei lavori. N.d.R.) oltre duecento operai hanno festeggiato il completamento di una prima parte di lavori per l'elettrificazione delle linee ferroviarie Udine-Trieste e Udine-Tarvisio. Trattasi di una cospicua massa di fabbricati sorti rapidamente nei pressi della fabbrica Cementi del Friuli e precisamente il nuovo deposito per le locomotive elettriche ed a vapore, l'officina, uffici e altri edifici ad uso del personale del deposito.

Una locomotiva E 626 sul ponte trasbordatore posto all'ingresso delle officine del deposito locomotive di Udine (Fototeca Civici Musei, Udine. Archivio Brisighelli)

La mole più maestosa è rappresentata dalla officina che ha un volume di ben quarantamila metri cubi, con una lunghezza di 87 metri e di 43 metri di larghezza. La costruzione consta di enormi pilastrate in cemento armato che reggono il coperto dalla struttura metallica di quindici campate, tutte con luci in vetro. Nell'interno son le corsie per le pesanti «gru» con un soppalco pure in cemento armato per le varie lavorazioni.

Davanti all'officina è stata costruita la rimessa locomotive a trazione a vapore ed a trazione elettrica. Essa è di una capacità di 10 mila metri cubi. Notiamo poi la fossa per il carrello trasbordatore in cemento armato della lunghezza di ben 90 metri.

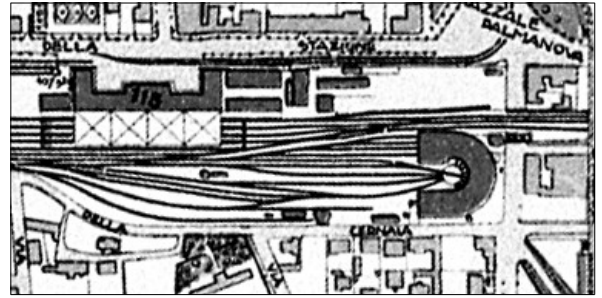
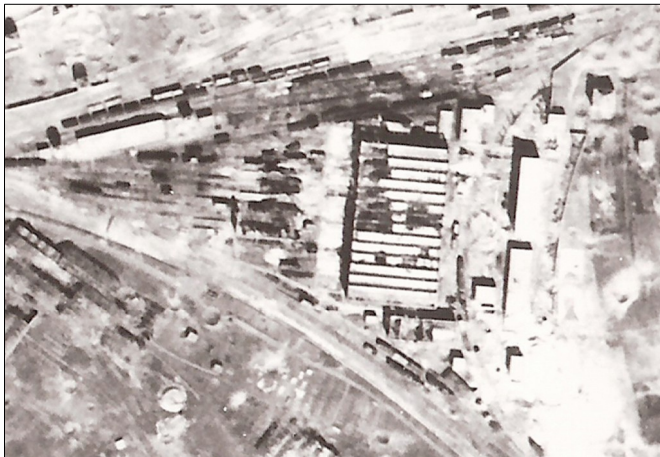
Annessi a questi impianti ferroviari, sorgono eleganti e moderni edifici ad uso personale del deposito, come ad esempio il fabbricato ad uso ufficio e dormitorio, costituito da tre piani e coperto in cemento armato.

Dal fabbricato adibito a spogliatoio e refettorio al fabbricato ingresso e deposito biciclette, tutto è costruito con sani criteri per il riposo e la comodità degli operai.

C'è poi il fabbricato per il gasogeno, per le bombole di ossigeno, il fabbricato fucine, il fabbricato cascame e unto, il deposito sabbia e servizi accessori, il magazzino lavori, la centrale termica, fabbricatini per gabinetti isolati, la rete delle fognature, la tettoia legna, le fosse a fuoco interne ed esterne. Il tutto che da l'impressione di attraversare un paesotto.

Una locomotiva E 626 all'intero delle officine del DL il 27 settembre 1992 (foto C. Canton)

I lavori, eseguiti in breve volgere di tempo e che hanno dato lavoro a circa duecento operai, sono opera dell'impresa Romolo Tonini, ben noto in città e fuori per la sua capacità, per la sua serietà. Il signor Romolo Tonini, che personalmente diresse le costruzioni, fu coadiuvato dal fratello cav. Giovanni Tonini.
Le costruzioni sono state progettate dal Ministero delle Comunicazioni e comportano finora una spesa di oltre due milioni (di lire dell'epoca. N.d.R.).
Ieri sera dunque, tutti gli operai, con a capo il loro principale, tutti i dirigenti e personalità politiche e ferroviarie, si sono assisi su lunghe panche sotto le immense capriate da loro costruite, ed hanno partecipato al tradizionale «licôf».”

Estratto dalla pianta di Udine del 1928 in cui si vede il vecchio deposito locomotive edificato a seguito della costruzione della Pontebbana (arch. Civici Musei Udine)

Estratto dalla foto aerea ripresa da un ricognitore alleato alle ore 11.00 del 7 aprile 1945 in cui si vede la parte rimasta del vecchio deposito locomotive di Udine a seguito delle demolizioni dopo il trasferimento dello stesso nella nuova sede (coll. D. Pittino)

Estratto dalla foto aerea del 4 aprile 1945 in cui si vedono i danni causati dai bombardamenti sul deposito locomotive di Udine (coll. D. Pittino)

Viene anche riportato che “durante la riunione, voluta particolarmente per ricordare come malgrado le difficoltà e i pericoli dell'opera, nessun incidente sia venuto a turbare il ritmo accelerato dei lavori.” Seguirono i tradizionali discorsi incentrati sulla retorica del tempo e inneggianti al duce.
Il successivo 28 ottobre 1934 avvenne la solenne inaugurazione alla presenza delle massime autorità secondo il cerimoniale del periodo che prevedeva anche lo scoprimento di gran di fasci littori all'ingresso del deposito.
Il deposito entrò subito in servizio per la trazione a vapore e nel successivo giugno 1935 vide l'ingresso della prima delle locomotive elettriche E 626 che vennero assegnate a Udine in occasione dell'elettrificazione della Pontebbana e della Udine-Trieste. Questa E 626, che viene segnalata appena costruita dalle Officine Savigliano (SNOS), potrebbe esse-

re appartenuta alla serie 180÷194 in costruizione in quel periodo.
Immediatamente iniziò anche la demolizione di parte vecchio deposito locomotive per permettere la ristrutturazione del piano binari lato est con l'allungamento dei binari passanti e la creazione di nuovi, sempre passanti, utilizzando le aree occupate dal vecchio deposito essendo impossibile allargare il piazzale stretto tra il fabbricato viaggiatori e via della Cernaia.
Incominciava così l'attività durata 74 anni fino al 2008 quando avvenne il trasferimento del deposito a Cervignano, attività che presto riprenderà con InRail.

Claudio Canton

La 736.181 usata come generatore di vapore nel deposito locomotive nei primi anni '60 (foto D. Orlando)

Parata di locomotive in sosta nel deposito di Udine il 27 settembre 1992. Da sinistra E 645, E 652, E 636, E 626, D 345, 245 (foto C. Canton)

Ritorna il tram a Udine?

Ha suscitato scalpore la notizia data all'inizio di ottobre dall'amministrazione comunale di Udine che ipotizza di ripristinare il tram in città.
Il percorso proposto seguirebbe il percorso tradizionale che fu già della linea 1 del vecchio tram, e ora dell'autobus, dalla stazione all'ospedale passando per il centro, con possibile prolungamento fino al polo universitario dei Rizzi. La decisione dovrebbe essere presa in tempi brevi perché essendo imminenti i lavori di rifacimento della pavimentazione delle vie Mercatovecchio e Aquileia si dovrebbero già predisporre le opere per la linea tranviaria.
Da uno studio dell'Università di Udine il costo sarebbe di circa 15 milioni di euro al chilometro per una linea a binario unico con posti di incrocio computerizzati, a cui si deve aggiungere il costo dei mezzi. Il costo ovviamente salirebbe se si realizzasse il doppio binario, che però non si potrebbe posare in certe strettoie del centro. Lo studio universitario ha anche considerato che servirebbero un'utenza di circa 10.000 viaggiatori al giorno perché la spesa sia sostenibile; attualmente su questa tratta viaggiano circa 7.000 persone.
Tra le varie proposte c'è anche quella di prolungare la linea fino alla zona stadio / quartiere fieristico / centro commerciale Città Fiera oppure di realizzare una metropolitana leggera che coinvolga anche l'hinterland. C'è anche chi si oppone all'idea considerandola anacronistica (!), inutile e senza senso per una città come Udine o politicamente perché non era prevista nel programma elettorale dell'attuale giunta (!).

Claudio Canton

Cervignano Interporto collegato con Rostock

Da metà settembre 2018 l'Interporto Alpe Adria di Cervignano è collegato con una relazione ferroviaria intermodale con Rostock, nel nord della Germania, per servire i mercati della Scandinavia.
Si tratta del primo collegamento intermodale lungo il Corridoio Adriatico-Baltico (di cui la ferrovia Pontebbana ne fa parte), che tra l'altro fa perno su Cervignano come punto di snodo con il Corridoio Mediterraneo.
Nello specifico, si tratta di un treno intermodale per il trasporto di semirimorchi (company train), che viaggia con tre coppie a settimana nelle due direzioni, con una capacità di 32 trailer caricati su 16 carri doppi a tasca.
I soggetti partner del progetto sono la LKW Walter di Vienna-Kufstein (colosso europeo nel settore dei trasporti e della logistica, che mette a disposizione i semirimorchi e la distribuzione su strada), Mercitalia, Lokomotion e Deutsche Bahn per la trazione ferroviaria, la Kombiverkehr tedesca e la Francesco Parisi Spedizioni di Trieste.
Da Cervignano e da Rostock la distribuzione/raccolta dei semirimorchi presso i vari destinatari/mittenti delle merci caricate avviene con trattori stradali; su questa tratta e con questa distanza coperta, il trasporto intermodale è assolutamente competitivo dal punto di vista dei costi rispetto ad un viaggio tutto-strada.
Nel breve futuro, il collegamento dovrebbe diventare giornaliero, mentre l'Interporto Alpe Adria dovrebbe vedere aumentare il numero dei treni intermodali con nuove destinazioni per diverse località della Germania e del Benelux.

Alessandro Fanutti

Manovra dei carri per lo scarico dei trailer da Rostock - Interporto di Cervignano 16 ottobre 2018 (foto A. Fanutti)

Due fotomontaggi con un tram moderno in via Mercatovecchio ed un anacronistico tram 1928 di Milano in Riva Bartolini (elaborazioni grafiche di Mirco Varutti, UniUd - fonte udinetoday.it)

AV Milano-Venezia: a che punto siamo?

E' indubbio come l'alta velocità ferroviaria-AV abbia modificato le abitudini di spostamento degli italiani: infatti, il progetto della grande T tra Pianura Padana e Centro-Sud, ormai quasi completato, ha ridotto i tempi degli spostamenti, migliorato la qualità dei collegamenti ed il loro numero, sottratto passeggeri sia al vettore aereo che al trasporto privato.
A questo si aggiunga che con la liberalizzazione dei servizi passeggeri nazionali, la rete AV ha creato i presupposti economici perché nuove imprese si affiancassero alla tradizionale Trenitalia, proprio nel settore dell'AV, in quanto vi sono i margini economici per la sopravvivenza anche dell'altra compagnia, NTV, che con il brand ".Italo" si è prima inserita sulla Torino-Milano-Roma-Napoli, per poi estendere da ultimo i suoi servizi anche alla trasversale padana, Torino-Venezia dal 1° maggio 2018.
Quindi, l'AV ha portato vantaggi per l'utenza ma anche per l'ambiente: basti pensare al "consumo di territorio" provocato da un'autostrada a 3 corsie per senso di marcia, rispetto ad una linea ferroviaria e dalle emissioni inquinanti di quest'ultima rispetto ai valori da paura di una grande infrastruttura viaria.
Inoltre, una nuova linea AV migliora anche la gestione dei collegamenti a breve raggio ed il trasporto merci, dal momento che sulla linea tradizionale vengono liberate tracce a tutto vantaggio di un aumento dei treni per i pendolari (e migliori condizioni di esercizio), nonché per il trasporto merci, che è in grande ripresa grazie alle ottime performance delle compagnie private e dell'attività ormai a regime del nuovo polo Mercitalia, il tutto favorito dalla ripresa economica in atto.
Quindi, con l'AV non dovremo più vedere treni regionali costretti a cedere il passo ai FrecciaRossa, come oggi ancora accade dove in orario sono presenti entrambe le tipologie di offerte che percorrono però gli stessi binari.

Un Regionale cede il passo ad un FrecciaRossa a San Bonifacio il 13 aprile 2018 (foto A. Fanutti)

Se la direttrice Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno è da tempo completata e funzionante, è il caso di fare il punto invece sulla parte est della grande T, ovvero la Milano-Venezia.
Veniamo allora alle singole tratte.
- Milano-Treviglio.
29 km di lunghezza, in esercizio dal 2007.
- Treviglio-Brescia.
58 km di lunghezza (dei quali 19 km di interconnessioni), in esercizio dal 2016.
- Padova-Mestre.
24 km di lunghezza, in esercizio dal 2008.
- Brescia est-Verona.
L'inizio lavori era previsto nel 2018, al momento però è sospeso. 82 mesi per completare l'opera, costo 2.500 milioni di euro, oggi coperti 2.268 milioni. Per il nodo di Brescia è previsto il quadruplicamento in affiancamento alla linea storica.
- Verona est-Vicenza ovest.
Il 22 dicembre 2017 il Cipe ha approvato il progetto definitivo, con una copertura finanziaria di 984 milioni di euro.
- Vicenza est-Padova.
Progetto preliminare approvato nel 2006, tratto Grisignano di Zocco-Padova, progetto esecutivo in corso di elaborazione, non c'è copertura finanziaria.
- Attraversamento del nodo di Vicenza. Il 21 ottobre 2017 è stato presentato il progetto preliminare, che prevede una spesa di 805 milioni di euro per sei anni di lavoro da dedicare alla costruzione della linea AV in affiancamento alla linea storica e tutta una serie di opere complementari che vanno dal restyling della stazione di Vicenza alla creazione di un nuovo parcheggio sotterraneo per 500 posti auto e di una nuova fermata nei pressi della fiera per i treni regionali, della stazione degli autobus e dei sottopassi o sovrappassi necessari per oltrepassare la nuova linea. I sei anni di lavoro sono da conteggiarsi al termine dei tre livelli di progettazione necessari, tanto che l'apertura dei cantieri è ipotizzabile tra il 2019 ed il 2020, terminati i vari passaggi previsti dalla Conferenza dei Servizi, la Valutazione di Impatto Ambientale, ecc.. A disposizione vi sono già 150 milioni di euro, per un opera che mette termine a 25 anni di discussione su dove l'AV doveva attraversare i monti Berici e conferma l'importanza della linea Vicenza-Schio, la cui ipotesi di soppressione viene definitivamente cancellata.

Alessandro Fanutti

Definito il progetto AV anche per Vicenza 3 maggio 2018 (foto A. Fanutti)

L'orario ferroviario Alta Velocita' 2019 in Italia

Trenitalia
Dopo diversi anni, viene reinserito nell'orario 2019 in vigore dal 9 dicembre 2018, un FrecciaRossa Milano-Lecce che viene svolto con ETR 500.
Tra Milano e Roma, con i nuovi 3 collegamenti ora introdotti, salgono a 104 i FrecciaRossa che collegano le due città, dei quali 56 con un tempo di percorrenza inferiore alle tre ore.
Salgono a 48 (quindi due in più) i collegamenti FrecciaRossa Venezia-Milano, alcuni prolungati su Torino; è confermato anche il FrecciaRossa Venezia-Genova, che ora è svolto con ETR 1000.
FrecciaRossa 1000 in servizio anche tra Venezia e l'aeroporto di Fiumicino (prima veniva utilizzati gli ETR 600 FrecciArgento), mentre sempre dall'aeroporto di Fiumicino ci sarà una nuova coppia di FrecciArgento su Genova.
Salgono a cinque le coppie di FrecciArgento Roma-Bolzano ed altrettanto saranno quelle tra la capitale e Bari.
Tutte le Frecce tra Roma e Reggio Calabria troveranno coincidenza a Villa San Giovanni con i traghetti di Bluferries (Gruppo FS) per la Sicilia, tanto che con la soluzione treno+nave, Messina sarà collegata alla capitale in 5 ore e 15 minuti.
Confermati tutti i FrecciaBianca (24 collegamenti) da Torino/Milano/Venezia verso la costa adriatica fino a Lecce.
Confermate tutte le Frecce che collegano il FVG con Roma e Milano/Torino.
Venti sono invece le destinazioni raggiunte dai FrecciaLink, ovvero il servizio integrato treno-bus di Trenitalia, che ora arriva anche a Matera, città della cultura 2019.

Nuovo Trasporto Viaggiatori
.Italotreno aumenta i collegamenti tra Roma e Milano, alcuni prolungati su Torino, Napoli e Salerno.
Nuovo collegamento Venezia-Napoli-Salerno, in aggiunta alla consolidata offerta già in atto da alcuni anni su questa direttrice.
Raddoppiano (ora diventano quattro) i collegamenti di .Italotreno tra Roma e Bolzano, di cui tre prolungati su Napoli ed uno su Salerno; diverse località del Trentino-Alto Adige saranno poi servite da Italobus, come appendice dei collegamenti su ferro; Italobus arriverà quindi anche a Pompei, Napoli Afragola AV, Cortina (da Mestre) e Cosenza (da Salerno).
In occasione delle manifestazioni fieristiche in calendario nel 2019, .Italotreno fermerà anche alla stazione di Rho-Fiera Milano.

Alessandro Fanutti

FrecciArgento per Fiumicino
Venezia S.L. 3 dicembre 2018 (foto A. Fanutti)

FrecciaRossa per Venezia e EC SBB per Basilea
Milano C.le 3 dicembre 2018 (foto A. Fanutti)

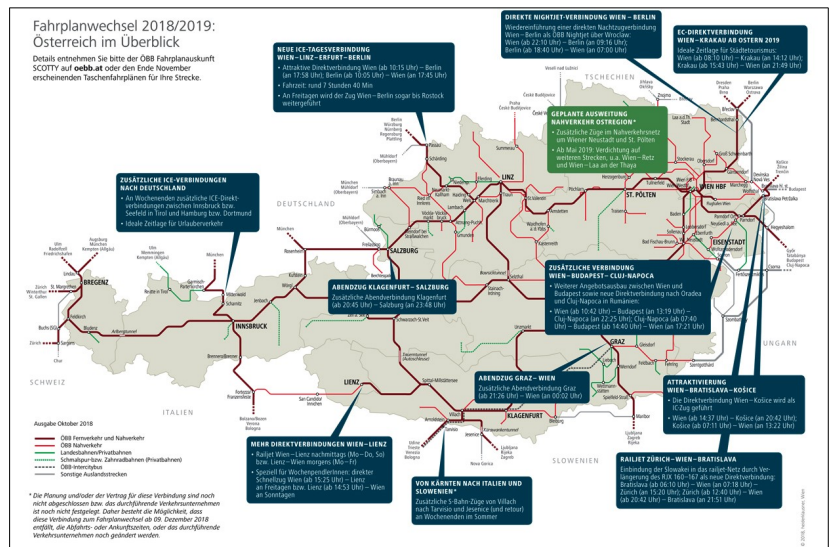
L'orario ferroviario 2019 in Austria

L'orario ferroviario 2019, in vigore dal 9 dicembre 2018, porta diverse novità in Austria, dopo uno "strepitoso" 2018 che ha registrato il record di 250 milioni di viaggiatori trasportati dalle ÖBB: i miglioramenti riguardano sia i collegamenti internazionali (300 sono i treni giornalieri che collegano l'Austria con l'estero), i tempi di percorrenza (i RailJet più veloci vengono riclassificati "RailJet Xpress", sigla RJX – esempio: Vienna-Salisburgo in 2 ore e 22 minuti), i collegamenti interni a lunga percorrenza (in particolare, quelli tra la capitale e l'Ost-Tirolo), i collegamenti interni della tarda serata, il materiale rotabile per i pendolari. I prezzi dei biglietti rincarano mediamente dell'1,9%, quindi inferiore al tasso d'inflazione annuale stimato per il 2018 (2,1%).
Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, nei fine settimana aumentano i collegamenti svolti con ICE DB tra Innsbruck ed Amburgo e tra Seefeld in Tirol e Dortmund; nuovi collegamenti RailJet Vienna-Lienz e Vienna-Bolzano via Innsbruck; nei fine settimana estivi, Tarvisio entra nei collegamenti S-Bahn su Villaco e così dovrebbe essere anche verso Jesenice, ma al momento del cambio orario, questa novità non viene confermata dalle ÖBB; nuovo collegamento RailJet Zurigo-Vienna-Bratislava; i collegamenti Vienna-Košice in Repubblica Slovacca, diventano InterCity; nuovo collegamento diretto a tarda sera Klagenfurt-Salisburgo; nuovo collegamento diurno Vienna-Budapest-Cluj/Napoka in Romania; istituzione di un nuovo treno di tarda serata Graz-Vienna; riduzione a 7 ore e 40 minuti della percorrenza dell'ICE DB Vienna-Berlino, che al venerdì è prolungato su Rostock; reintroduzione di un NightJet Vienna-Ber-

lino via Wroklaw; da Pasqua 2019 istituzione di un EuroCity Vienna-Cracovia.
Per il materiale rotabile, 21 nuovi convogli CityJet modello Talent 3 verranno progressivamente messi servizio nel Land Vorarlberg da metà 2019, mentre i 25 ordinati a luglio 2018 per il Land Tirolo entreranno in servizio dal 2020 (questi nuovi CityJet Talent 3 si differenziano dai 165 CityJet Desiro ML già messi in servizio di recente).
Tutti i Talent 1 e Desiro Classic da anni in circolazione, verranno entro il 2022 riqualificati agli standard offerti dai nuovi CityJet.
Dopo quello della stazione centrale di Vienna (Hbf - aperto nell'estate 2018), anche le stazioni di Graz, Innsbruck, Linz, Salisburgo e Villaco vedranno l'apertura dei nuovi sportelli "Kundenservice.direkt", dove i viaggiatori potranno ottenere informazioni su ritardi, prenotazioni, ecc. da personale altamente qualificato delle Ferrovie Austriache.
Da febbraio 2019 la nuova carta "Sparschiene-Komfort" permetterà ai loro titolari di ottenere l'intero rimborso di un biglietto del treno nei 15 giorni antecedenti alla data di partenza e con il 50% del valore del biglietto come penalità, fino ad un giorno prima della partenza.

Alessandro Fanutti

RailJet Linz-Klagenfurt a Spittal il 1° luglio 2018 (foto A. Fanutti)

Novità orario 2019 (fonte ÖBB)

L'orario ferroviario 2019 in Slovenia

In vigore dal 9 dicembre 2018, l'orario 2019 delle Slovenske Železnice-SŽ prevede degli aggiustamenti sui collegamenti nazionali e molte conferme per i treni internazionali.
Nei collegamenti interni, tra Lubiana ed Ormož viene introdotto un nuovo collegamento pomeridiano, mentre al mattino presto un nuovo treno è inserito nell'orario della linea Ptuj-Maribor; sulla Lubiana-Sežana vengono inseriti due nuovi treni, in partenza dalla capitale alle ore 5,42 ed alle ore 15,10, in senso opposto partenze da Sežana alle ore 8,55 ed alle ore 18,17, treni che si aggiungono ai collegamenti già impostati tra Lubiana e Villa Opicina. Nessuna variazione sulla linea Transalpina.
Sul lato internazionale sono confermati gli EN "Lisinski" Zagabria/Rijeka-Lubiana-Monaco di Baviera, l'EN Zurigo-Lubiana-Zagabria-Belgrado, gli EC Lubiana/Zagabria-Vienna, l'IC "Cittadela" Lubiana-Budapest via Hodoš, l'IC "Sava" Villaco-Lubiana-Zagabria-Vinkovci (nella tratta Villaco-Jesenice questo treno è classificato come semplice Diretto n. 210 da parte delle ÖBB), l'EC "Mimara" Zagabria-Lubiana-Villaco-Francoforte (che dovrebbe essere una sezione dell'EC Klagenfurt-Francoforte, ma che spesso, a causa dei ritardi maturati prima di entrare in Austria, non garantisce la prosecuzione oltre Villaco), nonché i recenti collegamenti "Crossmobil" Lubiana-Trieste-Udine effettuati con gli ETR 563 del FVG.
Nel periodo estivo, dal 7 giugno all'11 settembre 2019, viene introdotto un nuovo collegamento Lubiana-Rijeka/Fiume, con partenza dalla capitale slovena alle ore 15,10 e dal capoluogo quarnerino alle ore 11,55.

Alessandro Fanutti

IC Sava Villaco-Lubiana-Vinkovci - Jesenice 27 luglio 2018 (foto A. Fanutti)

D 445 ad esaurimento

Sono agli “sgoccioli” i servizi effettuati con composizioni ordinarie navetta affidate alle D 445, in attesa che vengano definitivamente sostituite e pensionate dal nuovo materiale rotabile automotore diesel per i servizi locali.
Nel frattempo le possiamo ancora vedere all’opera tra Padova e Montebelluna, tra Padova e Bassano del Grappa, tra Firenze e Siena-Chiusi, tra Firenze e Borgo San Lorenzo (via Pontassieve), sulla Taranto-Crotone-Reggio Calabria e tra Cagliari ed Oristano.
La prima serie delle D445 fu realizzata in 35 unità negli anni 1974-76 per i treni più importanti sulle linee allora non elettrificate del sud (in particolare la Bari-Lecce) in quanto erano le prime locomotive diesel dotate di impianto REC.

Alessandro Fanutti

A sinistra Regionale per Bassano,
a destra Regionale per Montebelluna, con D445
Padova 11 ottobre 2018 (foto A. Fanutti)

Entro il 2030 tutta la rete ferroviaria austriaca sarà elettrificata

La rete ferroviaria austriaca sarà completamente elettrificata entro il 2030, comprese quindi anche le linee secondarie: lo ha affermato l’11 novembre 2018 il Ministro dei trasporti Norbert Hofer durante un’audizione alla commissione trasporti del Parlamento di Vienna.
Quindi, entro il 2030 i 4.836 chilometri di linee ferroviarie dell’attuale rete austriaca saranno interamente elettrificati, con finanziamenti che deriveranno dal Piano Trasporti già approvato dal Governo federale.
Nella stessa sede, il Ministro Hofer ha anche affrontato il delicato tema della privatizzazione delle ÖBB, che verrà analizzata lentamente e con cautela, in quanto la competitività sui binari è in continua evoluzione ed i concorrenti su ferro con partecipazione straniera potrebbero svilire le possibilità di privatizzare le Ferrovie Federali Austriache.

Alessandro Fanutti

Entro il 2030, rete ferroviaria austriaca tutta elettrica
Qui siamo a Greifenburg sulla Drautalbahn
1 luglio 2018 (foto A. Fanutti)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

L'orario invernale 2019 non registra sostanziali novità in regione: sono state confermate tutte le corse, anche quelle al momento sperimentali, e vengono aggiunti un nuovo collegamento Udine-Trieste via Cervignano alle 7.00 ed uno Trieste-Portogruaro alle 5.45; inoltre ora tutti i regionali fermano a Venzone.

Dal blog del Comitato Pendolari Alto Friuli si evince che i treni regionali che viaggiano lungo la rete del FVG arrivano puntuali entro i 5 minuti nel 94,3% dei casi, percentuale però in leggero calo rispetto all'anno scorso (94,94%), mentre meno del 4‰ sono stati i treni cancellati. Addirittura in Pedemontana la puntualità negli ultimi mesi del 2018 è arrivata quasi al 100% e si registra anche un aumento dei passeggeri in certe fasce orarie.

Secondo un rapporto di Legambiente i convogli dei treni regionali in circolazione nel Friuli Venezia Giulia sono tra i più nuovi d'Italia. L'età media è di 10 anni e 4 mesi (terzo posto in Italia) contro i 15 anni e 4 mesi della media nazionale. Questo è dovuto all'entrata in servizio dei Civity CAF. Nota dolente la diminuzione delle corse e l'aumento delle tariffe nel periodo 2010-2018.

Il piano per il nodo ferroviario di Udine è stato inserito nel contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, che è stato approvato dalle commissioni parlamentari, prevede una spesa di circa 186 milioni di euro, ma non contempla la dismissione della tratta urbana della Pontebbana che rimane attiva per i treni passeggeri. Subito si sono levate le proteste dei comitati per la sua dismissione e dei partiti. Il sindaco di Udine, con il plauso dell'assessore regionale ai trasporti, ha così letteralmente stracciato l'accordo che era stato definito dalle precedenti giunte comunale e regionale dando incarico a un senatore di intervenire perché prima della votazione in aula il provvedimento sia modificato in favore della chiusura della tratta. Critiche si sono levate anche per questo comportamento del sindaco. A questo punto RFI potrebbe anche riportare i treni merci su questo tratto venendo a mancare l'accordo che prevedeva, come avvenuto, il loro spostamento sulla linea di cintura, causando le proteste delle persone che abitano nella zona a sud della stazione lungo la linea per Trieste.

La FUC sta cercando un partner strategico per mantenere le sue attività e considera la possibilità di rivolgersi a RFI e Trenitalia. Intanto è stato avviato il progetto esecutivo per l'installazione dell'SCMT da tempo finanziato dalla regione.

Il piazzale esterno della stazione di Udine sarà riqualificato con la creazione di nuovi percorsi per le auto e i bus, con la realizzazione di un unico passaggio pedonale rialzato e ben illuminato e con l'eliminazione delle barriere architettoniche.

La parte del sottopassaggio che unisce via Cernaia con la stazione delle corriere passando sotto la stazione di Udine, che rimane aperta anche durante la notte, mentre quella che collega i vari binari viene chiusa, continua a essere usata da stranieri fuori accoglienza e barboni quale rifugio per la notte. Il Comune si è perciò attivato per risolvere la situazione.

Sono stati stanziati 960 mila euro per il raddoppio dei binari dello scalo ferroviario di Rivoli di Osoppo, che movimenta 43.000 carri all'anno.

Il comune di Muzzana ha ottenuto in comodato la locale stazione e grazie a un contributo di 80 mila euro della regione la sistemerà per adibirla a sede per alcune associazioni della zona.

A San Giorgio di Nogaro RFI ha emesso un bando per la riapertura del bar della stazione chiuso da diversi anni.
A Tarvisio è stato messo in vendita il piano terra dell'ex stazione di Tarvisio Città.
Riguardo alla Pedemontana si sono registrate altre demolizioni di fabbricati di servizio e caselli.

Oltre 100 mila viaggiatori hanno già usufruito della fermata di Trieste Airport nei primi sette mesi dopo l'entrata in servizio avvenuta nel mese di marzo.

Molti treni straordinari sono stati effettuati per la 50° edizione della Barcolana che si è tenuta a Trieste il 14 ottobre e che ha visto la partecipazione di 2689 barche. Ci sono state però delle proteste perché tutti i treni, specialmente quelli da Venezia, erano strapieni e molte persone sono rimaste a terra.

Personale preparato professionalmente, distinguibile da un gilet rosso, sarà dislocato nelle stazioni per fornire assistenza ai viaggiatori. Nelle stazioni e sui treni ci sarà anche personale abilitato a prevenire situazioni problematiche.

L'Unitalsi sta pensando di non effettuare più i viaggi a Lourdes con il treno, ma di servirsi dei bus. Infatti, a causa delle ferrovie francesi, i viaggi sono diventati sempre più lunghi e costosi e ciò comporta notevoli disagi alle persone ammalate che li utilizzano, tanto da provocare un notevole calo dei partecipanti.

Ci sono passaggi a livelli che sono presi di mira da automobilisti indisciplinati. Uno si trova a Palmanova alla pkm 17+353 della Udine-Cervignano, abbattuto 4 volte nel corso dell'anno, ed un altro alla pkm 7+303 della Sacile-Maniago nei pressi di Budoia, abbattuto 5 volte tra settembre e novembre. Ovvie le conseguenze sul traffico ferroviario.

Pezzi di cemento delle canaline in cui passano i cavi elettrici a fianco delle linee ferroviarie sono stati messi sui binari tra Codroipo e Basiliano per due notti consecutive, il 28 e 29 novembre. Nessun danno perché si sono frantumati al passaggio dei treni, però si sono avute conseguenze con ritardi per vari treni per permettere le verifiche dopo le segnalazioni dei macchinisti.
La sera del 29 novembre il regionale 2835 partito da Udine è stato preso a sassate; nessuno si è accorto di nulla finché il capotreno a Treviso non ha notato un finestrino rotto in una carrozza al momento vuota, danni anche ad una porta. Si presume che il fatto sia avvenuto sempre nella stessa zona degli altri “incidenti”.

Trainwatching

Hanno fatto la loro comparsa anche sul collegamento Trieste-Roma le nuove composizioni Intercity giorno reversibili, nella nuova livrea, con titolare le E401 e carrozza pilota. Alessandro Fanutti

IC day Trieste-Roma con E401.016
Mestre 11 ottobre 2018 (foto A. Fanutti)

L'11 ottobre è partito, probabilmente per una corsa prova, dalla stazione di Padova in direzione Vicenza il nuovo ETR 500 FAST di Mercitalia che presentava una composizione ridotta. Paolo Zuliani

ETR 500 FAST di Mercitalia
Padova 11 ottobre 2018 (foto P. Zuliani)

Il 14 ottobre sostava a Tarvisio Boscoverde la Taurus 1216 954 della Wiener Lokalbahnen in livrea Hödlmayr International. Lo stesso giorno è arrivata a Tarvisio in doppia con una Taurus molto sbiadita una 1044 ÖBB fresca di riverniciatura. Un'altra doppia in partenza da Tarvisio comprendeva una Taurus della slovena Adria Transport e una Vectron della ceca EP Cargo. Daniele De Anna

Il 7 novembre era presente a Udine al traino di un treno intermodale la Vectron 191 010 di CFI.
Daniele De Anna

Il 10 novembre è arrivata a Udine la Vectron 191.100 acquistata da InRail. Questa locomotiva è dotata anche di un motore diesel che le permette di eseguire alcune manove in piazzali non elettrificati. Claudio Canton

Dall'alto:
Taurus della Wiener Lokalbahnen in livrea Hödlmayr International in sosta a Tarvisio Boscoverde
Doppia di Taurus sul ponte a cavalletto di Coccau
14 ottobre 2018 (foto D. De Anna)

Doppia di Taurus Adria Transport e Vectron EP Cargo in partenza da Tarvisio Boscoverde il 14 ottobre 2018 (foto D. De Anna)

Il 20 novembre sono arrivate a Tarvisio Boscoverde sei locomotive Vectron 1293/193 delle ÖBB che presteranno servizio anche in Italia. Una, la 193 018, è la 500ª locomotiva costruita da Siemens per le ÖBB nella sua particolare livrea commemorativa. Enrico Ceron

Il 12 dicembre il Regionale Veloce Trieste-Venezia, che era in ritardo, è partito alla stessa ora del Railjet, perciò i due convogli hanno fatto marcia parallela con il Railjet instradato sul binario di destra.
Daniele De Anna

Doppia di 1044 e Taurus ÖBB in arrivo a Tarvisio Boscoverde il 14 ottobre 2018 (foto D. De Anna)

Vectron 191 010 CFI a Udine il 7 novembre 2018 (foto D. De Anna)

Le sei Vectron 1293/193 arrivate a Tarvisio Boscoverde il 20 novembre 2018 (foto E. Ceron)

La 1293/193 012 in testa alle Vectron in sosta a Tarvisio Boscoverde (foto E. Ceron)

Treni storici

Breve sosta a Udine del Treno di Pasolini diretto a Trieste con la E 656.001 21 ottobre 2018 (foto C. Canton)

Sono proseguiti anche in autunno i treni storici in regione.
Domenica 7 ottobre si è tenuto il "Treno dei Sapori d'Autunno" da Treviso a Pinzano con la D 345.1118. Era collegato alla Festa d'Autunno di Cavasso Nuovo. Domenica 14 ottobre in occasione della tradizionale regata velica è stato riproposto il "Barcolana Express" da Udine a Trieste con la 728.022. Lo stesso giorno in Pedemontana c'è stato il "Treno delle Mele Antiche" da Udine a Meduno a Sacile. Il treno era collegato alla manifestazione delle Mele Antiche di Meduno e composto da tre ALn 668. 3100 in livrea XMPR di Treviso (molti dubbi sulla denominazione di treno storico. N.D.R.). Domenica 21 ottobre si è viaggiato al traino della E 656.001 da Trieste a Pordenone con il treno "I luoghi di Pasolini". Domenica 28 ottobre si è ripetuto il "Treno della Zucca" da Trieste a Venzone per la Festa della Zucca di Venzone. Era trainato dalla 728.022 che si è però guastata. Domenica 4 novembre, in occasione del 100° anniversario della Vittoria, si è viaggiato sull'itinerario Udine-Gemona-Pinzano con il "Treno della Grande Guerra" con visite guidate al Museo di Ragogna e agli itinerari della Grande Guerra. Titolare la 685.196 coadiuvata dalla E 656.001 fino a Gemona e dalla D 345.1118 in Pedemontana. Domenica 11 novembre c'è stato il "Treno degli Alpini" da Sacile a Gemona in occasione della festa "Formaggio e dintorni" di Gemona e con visita alla caserma Goi-Pantanali di Gemona. Titolare la D 345.1118. La stagione si è conclusa sabato 8 dicembre con il "Treno dei Mercatini di Natale" da Gemona a Sacile trainato dalla 740.293 con la spinta della D 345.1118.
E' già stato confermato che nel 2019 saranno riproposti i treni storici per i quali la regione ha stanziato un contributo di 450 mila euro. E' previsto che saranno aggiunti due nuovi itinerari. Dei 20 treni realizzati nel 2018 13 hanno registrato il tutto esaurito.

Claudio Canton

La 685.196 appena arrivata a Udine con la E 656.001 il 3 novembre 2018 (foto D. De Anna)

il tender

N° 91 - Anno 23 (N° 4 / 2018)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio